NASZ TYGODNIK

DODATEK Nr 21 do Nr 160 (266) "KU WOLNEJ POLSCE 5 LIPIEC 1941r

Lotnictwo - niech mówią cyfry!

Za wyjątkiem stosunkowo krótkotrwałych fragmentów wojny lądowej,- nie licząc wojny na pustyni,- jesteśmy świadkami zmagań przedewszystkiem flot powietrznych Anglii i Niemiec. Trzeci partner "Regia Aeronautica", zbudowana przez Mussoliniego "flota powietrzna Imperium włoskiego" już nie ma większego znaczenia. Dziś istnieją trzy państwa,o których można mówić,mówiąc o lotnictwie:Ameryka, Anglia,Niemcy. Ostatnio pojawił się w przestworzach nowy partner,o którego sile wprawdzie jeszcze nie wiemy tyle,żeby móc na ten temat rozprawiać,zdaje się jednak,że cyfry są dość interesujące.

Najbardziej interesuje nas niewątpliwie flota niemiecka,jako że dała się ona - jak do tej pory - najbardziej odczuć ludzkości i chcielibyśmy się dowiedzieć,jaka jest jej rzeczywista siła.

Pisać o tym - opierając się na opinjach rzeczoznawców - znaczy rozwiać legendę,która otaczała to zagadnienie. Propaganda niemiecka robiła co mogła - a trzeba przyznać,mogła dużo, - żeby nadać swej "Luftwaffe" właściwości wprost fantastyczne. A gdy propaganda ta poparta została teroryzowaniem ludności cywilnej barbarzyńskim działaniem lotnictwa niemieckiego,z łatwością już przyszło jej przekonać ludzi o "nadsile" swego lotnictwa. Do budowy "Luftwaffe" przystąpili nowi mocarze niemieccy już z myślą o mordowaniu ludności.

Polskie miasta i wsie,Rotterdam, Beograd,miasta na Krecie,oto "najznakomitsze" wyczyny niemieckich... "rycerzy"przestworza.

Przez dłuższy czas trudno było sobie wyrobić przybliżone nawet pojęcie o flocie lotniczej Niemiec,lecz obecnie istnieją już dostateczne dane,żeby na ich podstawie móc odtworzyć obraz bardzo zbliżony do rzeczywistości. O sile "Luftwaffe"istnieje już szereg ocen rzeczoznawców.Oceny te są o tyle znamienne,że zbytnio od siebie nie odbiegają. Wyjątek pod tym względem stanowi korespondent amerykańskiego "Sunday Times",który - opierając się na danych z połowy miesiąca lutego b.r. - wyróżnia się od innych tym,że jego cyfry znacznie przewyższają oceny innych specjalistów.

W toku wyliczania różnych grup samolotów dochodzi on do wniosku,że Niemcy rozporządzają ogółem 40.000 samolotów,z czego 25% przypada na t.zw."pierwszą linię",czyli rozporządzalne samoloty bojowe. Byłoby ich więc-według oceny korespondenta "Sunday Times" 10.000,które grupuje on w siedmiu poszczególnych niemieckich flotach powietrznych oraz w marynarce wojennej. Nie trzeba być zbyt wielkim specjalistą,żeby zdać sobie sprawę z fantazji wspomnianego korespondenta.

Produkcję niemiecką ocenia "Sunday Times" na 2000 samolotów miesięcznie. Wydajność tę,osiągniętą podobno przez Niemcy pod koniec roku 1939, podnosi on na skutek podporządkowania różnych krajów niemieckiej woli do 2.500 samolotów. Miałaby to być cyfra przeciętnej produkcji miesięcznej w lutym 1941r. Również pod względem oceny wysokości produkcji niemieckiej wspomniany korespondent jest odosobniony,albowiem oceny większości rzeczoznawców poważnie od tych cyfr odbiegają.

Za okres 1939 nie ma właściwie nawet przybliżonych danych o wydajności niemieckiej produkcji samolotów. Jest tylko propaganda niemiecka i ... oświadczenie znanego pułkownika Lindbergha,złożone po pobycie jego w Niemczech,w roku 1939 w Anglii. /Przemawiając kilka dni temu przed mikrofonem w Ameryce do Niemców,najznakomitszy przedstawiciel demokratycznej opinji niemieckiej,Tomasz Mann,określił Lindbergha mianem najbardziej znanego amerykanina w Niemczech/.

Zupełnie też słusznie zaczyna oce-

nę niemieckich sił lotniczych rzeczoznawca dla spraw lotnictwa angielskiego "Daily Telegraph" ostrzeżeniem czytelników przed przesadzonymi pogłoskami o "Luftwaffe",gdyż jego zdaniem są one rozsiewane przez obcych agentów z zamiarem wzniecenia trwogi w szeregach przeciwników Niemiec. Ogólna ilość samolotów - pisze "Daily Telegraph" - któremi dany kraj rozporządza,przekracza znacznie ilość samolotów bojowych. Stosunek ten wynosi około 1:6 lub 1:7,a nawet jeszcze więcej.

Twierdzenie to opiera na doświadczeniach z poprzedniej wojny,kiedy po jej zakończeniu ujawniono,że n.p. Anglia posiadała ogółem 22.000 samolotów,lecz bojowych tylko 3.300. A w Niemczech stosunek ten wynosił 2.390 samolotów bojowych na ogólną ilość 20.000 samolotów.

Wówczas,tak jak i dzisiaj,przemysł był po obu stronach stosunkowo młody. Dziś zmieniły się wymagania stawiane samolotom. Ale te zwiększone wymagania pociągają za sobą poważne przyspieszenie normalnego zużycia samolotów,co oczywiście wpływa na powiększenie ilości samolotów wycofanych z pierwszej linji.

To też gdyby przyjąć,że ogólna cyfra samolotów w Niemczech wynosi obecnie rzeczywiście 40.000,to według klucza dla tamtej wojny w praktyce wytworzonego,stan samolotów bojowych niemieckich wynosiłby tylko 6.000 aparatów.

Dyrektor amerykańskiej fabryki samolotów "Curtiss - Wright",Mr.Wright,który jest zarazem doradcą amerykańskiego urzędu obrony,ocenia ogólną ilość samolotów,jaką Niemcy obecnie rozporządzają na 35.000. Ta cyfra zgadza się zresztą dokładnie z oceną rzeczoznawcy dla spraw lotniczych angielskiego "Observer". Produkcję niemiecką oceniają rzeczoznawcy - poza "Sunday Times",mniejwięcej zgodnie na 1.500 - 2.000 aparatów miesięcznie.

Najważniejszym czynnikiem niemieckiej "Luftwaffe" jest jej wartość zaczepna. Niemcy zawzięcie wierzyli i wierzą w skuteczność .. bomby i sądzą,że przez masowe zastosowanie bomb osiągną swe cele: sterroryzowanie ludności cywilnej,topienie statków,niszczenie składów i linij komunikacyjnych,uszkadzanie objektów przemysłowych i zwalczanie armii lądowej. Niemcy chcą więc odnieść w tej wojnie zwycięstwo przedewszystkiem za pomocą bomb. To też położyły one specjalny nacisk na budowę bombowców,które dziś stanowią wybitną większość liczbową ich powietrznej floty bojowej.

W przeciwieństwie do tego,Anglicy poświęcili się najpierw budowie aparatów myśliwskich,gdy w obliczu grożącego im niebezpieczeństwa nastawili się w pierwszym rzędzie na produkcję myśliwców do obrony wyspy. I to było szczęściem Anglii. Podczas pierwszych nalotów,zakrojonych na olbrzymią skalę,w sierpniu i wrześniu 1940r, spotkał też Niemców nad Anglią wielki zawód.

Wówczas właśnie zadecydowała ilość i jakość angielskiego lotnictwa myśliwskiego ze sławnymi "Spitfire'ami" na czele. Porażka Niemiec w powietrzu była wówczas tak sromotna,że dziś jeszcze pokutuje to przedsięwzięcie Goeringa w opinii niemieckiej. Otóż kilka dni temu radio berlińskie poczuwało się do obowiązku uświadomić swoich słuchaczy,że ofenzywa taka nigdy nie miała miejsca.

Później Anglia wypuściła nowe,znacznie ulepszone typy myśliwców,jak "Tornado","Whirlewind"i"Beaufighter" - o dwóch motorach z ciężkim uzbrojeniem i przystosowane do dalekich lotów i nocnej walki.

Wspomniany Mr.Wright ocenia ogólną ilość angielskich samolotów na 25.000. Będąc sam doświadczonym technikiem w tej dziedzinie,podnosi techniczną przewagę angielskiego lotnictwa nad niemieckim.

Produkcję angielską oceniają różni rzeczoznawcy dość zgodnie na 1650-2000 samolotów miesięcznie. Gdy dodamy do tego cyfry dostaw amerykańskich,to łatwo dostrzeżemy,że stosunek sił powoli,lecz stale przesuwa się na korzyść Anglii. /Według oficjalnych danych Ameryka dostarczyła Anglii tylko w miesiącu marcu b.r. 414 samolotów,a w następnych miesiącach cyfry te niewątpliwie wzrastały/.

Z pozycji obronnej Anglia przechodzi powoli ale za to bardzo stanowczo do zaczepnej.

Na początku b.roku zażądał Lord Beaverbrook,minister dla produkcji samolotów,wzmożenia fabrykacji bombowców. Masowe i systematyczne naloty angielskiego lotnictwa świadczą namacalnie o postępach Anglików.

Jeżeli zważymy,że praca angielskiego lotnictwa bombowego jest rozprzestrzeniona na całej długości - będącej we władaniu Niemców - granicy zachodniej Europy,od Norwegii do Francji,że Anglicy utrzymują poważne floty powietrzne na innych odcinkach /Singapoore,Abisynia,strefa Sueska,Libia,Syria i.t.d./,wówczas dopiero będziemy w możności wyrobić

sobie należyte pojęcie o rzeczywistej potędze w tak szybkim czasie stworzonej angielskiej floty powietrznej,o jakości angielskiego sprzętu,mającego do pokonania tak olbrzymie zadania,w tak olbrzymim zasięgu.

To stworzyła Anglia z niewielką - jak do tej pory - domieszką dostaw amerykańskich.

Coraz wyraźniejszym głosem jednak przemawia Ameryka Roosevelta. Tam powstaje arsenał wolności nie tylko ideowy,lecz konkretny arsenał sprzętu wojennego dla ostatecznej rozprawy z wrogiem ludzkości.

Produkcja samolotów w Ameryce wyniosła w kwietniu r.b. - według oficjalnych danych - 1.427 aparatów. Na jesieni b.r. produkcja ma osiągnąć już 2000 samolotów miesięcznie,by w połowie roku 1942 dojść do 4.000 aparatów miesięcznie i zrównać się z produkcją Anglii i Niemiec razem wziętych.

Produkcja samolotów rozwijała się w Ameryce bardzo wolno. Na rok 1938 przypada po 100 aparatów miesięcznie,a w roku 1939 zdołano tę cyfrę zaledwie podwoić. Rok 1940 daje już 400 - 500 aparatów miesięcznie, a dopiero w roku bieżącym osiągnięto poważny wzrost produkcji. Przemysł ma swoje prawa. W Anglii i Niemczech rozwój produkcji samolotów miał podobny przebieg. I tak n.p.Niemcy, którzy z wyrachowaniem napastnika, tej dziedzinie poświęcili szczególną uwagę,zdołali wyprodukować w roku 1936 nie więcej niż 200 - 300 samolotów miesięcznie,a pod koniec 1939 - od niepoważnych rozważań korespondenta "Sunday Times" musimy się oderwać - prawdopodobnie nie znacznie przekroczyli cyfrę 1000 aparatów miesięcznie-przeciętnie.

W tym stanie rzeczy zaistnieje jeszcze w tym roku wyraźna przewaga lotnictwa angielsko-amerykańskiego nad niemieckim,a w roku 1942 siła ta wyrażać się będzie w katastrofalnym dla Niemiec stosunku 1:3 na korzyść połączonych sił angielsko-amerykańskich.

Jakie straty ponosi lotnictwo?

Korespondent "Sunday Times"określa straty niemieckie na 1.200 samolotów miesięcznie,co zgadza się mniejwięcej z obliczeniem różnych, objektywnych źródeł. Straty nie wyrażają się tylko w aparatach zestrzelonych. Trzeba liczyć również aparaty zniszczone na ziemi,kapotaże,uszkodzenia podczas transportu, w locie i.t.d.

Najpoważniejszym jednak zagadnieniem w dziedzinie lotnictwa u Niemców jest kwestja normalnego zużycia samolotów. Rdzeń sprzętu opiera się na produkcji starszej,paliwo nie jest jednolite,a dokładne badania strąconych aparatów niemieckich przeprowadzone w Anglii,pozwoliły stwierdzić, że materjał używany do produkcji samolotów jest coraz gorszy.

W tych warunkach samoloty niewątpliwie szybciej zużywają się,zwłaszcza,że w myśl zasad "Blitzkriegu"są masowo rzucane do akcji /ostatnio Bałkany,Kreta,Rosja/.

W tych warunkach przeciwstawia się Niemcom sprzęt technicznie doskonalszy,uzupełniany coraz to nowymi typami,a pochodzący z młodszej produkcji angielskiej i amerykańskiej. Oprócz dawniej istniejących typów bombowców lotnictwo angielskie otrzymało nowe,jak "Sterlingi","Machestery" i "Halifaxy",o większej szybkości, mogące zabrać tak wielki ładunek bomb, jak żaden z dotychczas znanych samolotów. Wiadomo,że Niemcy są w poszukiwaniu nowych rewelacyjnych typów samolotów,lecz wyniki pod tym względem dotychczas osiągnięte nie są zadowalające. Gdyby nawet typ taki został wynaleziony, to powstaje jednocześnie poważny problem podjęcia masowej produkcji nowego typu,bez uszczerbku dla wydajności produkcji samolotów istniejących typów. To też na liście niemieckich samolotów spotykamy przeważnie stare typy,stopniowo ulepszane /Ju 87 albo Ju 88,Me 109 albo Me 110,Ju 52 albo Ju 56 i.t.d./

Inaczej ma się rzecz w Anglii, a zwłaszcza w Ameryce. W preliminarzach produkcyjnych tych krajów spotykamy coraz to nowe typy. Ostatnio weszły do walki samoloty sowieckie. Ocena sowieckich sił lotniczych jest w tej chwili niemożliwa. Faktem jednak niezaprzeczalnym jest,że Z.S.R.R. był poza Niemcami jedynym państwem europejskim,które zbroiło się od dłuższego czasu. Podczas wojny domowej w Hiszpanii Sowiety,na równi z Niemcami wypróbowały swoje lotnictwo i zapewne wyciągnięto z tych prób należne wnioski. Mówi się zresztą o tym,że Związek Sowiecki posiada na warsztacie dwa wyśmienite typy samolotów. W tych dniach Ajencja Reutera oceniła - prawdopodobnie na podstawie poważniejszych źródeł - sowieckie siły lotnicze na 2/3 stanu sił niemieckich. To byłoby około 25.000 samolotów,w tym 3 - 4.000 samolotów bojowych. /Zresztą Niemcy się chwalą,że zniszczyli 4.000 samolotów sowieckich w ciągu 7 dni,musiałoby tam być tego więc sporo/. Nas niewątpliwie najbardziej interesuje to,że licz-

ba wrogich Niemcom samolotów wskutek ostatniego napadu niemieckiego na Sowiety bardzo poważnie zwiększyła się,a front ma około 3000 km długości! Prawie cała flota powietrzna Niemiec jest tam zaangażowana i tam się wyszczerbi. A tymczasem Anglia i Ameryka? Zobaczymy w krótce!

To,co powiedziano o samolotach odnosi się do wszystkich dziedzin nowoczesnego sprzętu wojennego : czołgów,broni automatycznej,amunicji.

Wszystko to zostanie w odpowiedniej chwili rzucone do ostatecznej i bezwzględnej rozgrywki z wrogiem.

Niemcy o tym dobrze wiedzą,więc się spieszą. Ale od tego,co ich czeka, n i e m a u c i e c z k i !

B.K.

JAK ALJANCI DOCHODZA DO PRZEWAGI W POWIETRZU.

Dotychczasowy przebieg wojny udowodnił,że powodzenie działań lądowych zależy przede wszystkim od stosunku sił w powietrzu. W pierwszej fazie wojny Hitler posiadał przewagę lądową i powietrzną,aljanci jedynie przewagę na morzu. Hitler liczył,że przewaga na lądzie i w powietrzu przyniesie mu szybkie rozstrzygnięcie i zwycięstwo. Dziś,gdy wojna trwa drugi rok,rachunek ten okazał się zwodniczy,a aljanci szybkimi krokami zbliżają się do uzyskania przewagi w powietrzu by Hitlerowi pozostał już tylko jeden atut w rękach. Ale atut ten stanie się zupełnie bezwartościowy,skoro władztwo w powietrzu przejdzie do rąk aljantów.

W drodze do zapewnienia aljantom tej przewagi lotniczej fabryki Anglii i Stanów Zjednoczonych pracują z największym wysiłkiem dzień i noc. W chwili obecnej udało się Anglii uzyskać równość ilościową z Niemcami w fabrykacji nowych samolotów przy poważnej wyższości ich gatunku. Dziś tak Niemcy jak i Anglia fabrykują po 1500 samolotów miesięcznie. Pewną liczbę samolotów otrzymują Niemcy z pracujących pod przymusem fabryk polskich i czeskich,liczbę tą obliczają na 300 sztuk maksymalnie miesięcznie.

Wszystkie więc te samoloty,które Anglii i aljantom dostarczają Stany Zjednoczone,są już samolotami,które z biegiem miesięcy dadzą zdecydowaną przewagę w powietrzu. Interesuje nas więc stan i sposoby amerykańskiej produkcji samolotów,skoro ich liczba i jakość będzie w osiągnięciu przewagi lotniczej decydowała.

Jakżesz wielu ludzi dawało w międzyczasie wyraz niezadowoleniu swemu, że Stany Zjednoczone,mimo swej olbrzymiej możliwości produkcyjnej,tak wolno dochodzą do zwiększenia swej liczby produkowanych samolotów. Przecież fabrykują one miljony samochodów,wozów ciężarowych,aparatów radiowych i.t.p. - rocznie,na fabrycznej taśmie - więc dlaczego nie rzucą na plac boju zaraz choćby 50.000 samolotów, więc właśnie tych narzędzi zwycięstwa,o które wołał Churchill - a mielibyśmy już koniec wojny.

Produkcja samolotów,to fabrykacja kosztownych,wysoce precyzyjnych skomplikowanych przyrządów. Motor samolotowy to mechanizm kilkakrotnie bardziej skomplikowany od motoru samochodu,a części muszą przejść szereg niezwykle żmudnych procedur. Stany Zjednoczone do wojny nie miały fabryk samolotowych na większą skalę. Istniejące,choć fabrykowały doskonałe maszyny pasażerskie - nie miały pojęcia o fabrykacji samolotów bojowych. Trzeba było rozpocząć wszystko od początku,nawet od budowy samych fabryk. Naturalnie,gdy raz się maszyna tej fabryki rozkręci,to świat będzie zdumiewał się jej rezultatami - ale do niedawna jeszcze dokonywano jedynie przygotowań.

Z tego powodu w pierwszym roku wojny Stany Zjednoczone mogły dostarczyć Anglii i aljantom jedynie 700 maszyn,pośród których były i takie, które nie odpowiadały nowoczesnym potrzebom bojowym. Już jednak w tym roku wojny Stany Zjednoczone zbudują 18.000 maszyn - a w roku 1942 już ponad 30.000.

Jak lord Beaverbrook zapodał,do dnia 1 grudnia 1940 roku Aljanci zamówili w Stanach Zjednoczonych 26.000 maszyn,a ilość ta w chwili obecnej uległa zwiększeniu. Maszyny te łącznie z tymi dziesiątkami tysięcy,fabrykowanymi w samej Anglii przyniosą ową zdecydowaną przewagę nad Niemcami w powietrzu.

Ale Stany Zjednoczone nie zadawalają się tylko samą liczbą rzucanych na szalę wojny samolotów. Olbrzymie możliwości amerykańskie spowodowały, że maszyny,które dostarczają,są o niezwykłych wprost zaletach technicznych i bojowych.

Pośród tych typów są maszyny Tomahawk i Mustang,które zdobyły sobie już równie dobre imię jak Hurricany

i Spitfire. Najszybszą maszyną jest dwumotorowy Loakhead "Błyskawica" osiągająca 404 mil na godzinę. Równie szybkie są maszyny Vultee Vengeance,Mustang.Caribou,Kittihawk,Republic Lancer,Vultee Vanguard,Buffalo Mohawk i t.p.

W bieżącym roku Aljanci posiadać będą 20 różnych typów samolotów bojowych obsługiwanych przez doskonały a olbrzymi personel RAF-u. Wróg będzie coraz trudniej znachodził sposoby skutecznej walki z tego rodzaju wspaniałymi maszynami.

Dumą amerykańskiej produkcji jest przede wszystkim sławny "Liberator" (Oswobodziciel)bombowiec,który obecnie o własnych siłach przelatuje przez ocean. Załogę "Liberatora"stanowi 6 ludzi a bierze on na pokład bomb o wadze 41.000 funtów,osiągając przy pełnym ładunku szybkość około 570klm na godzinę. Ma on promień działania 3000 mil. "Liberator" jest lepszy i mocniejszy od sławnych"latających twierdz" - a jak wiemy z komunikatów angielskich,bomby jego walą w gruzy całe dzielnice miast niemieckich.

Inne,lżejsze bombowce produkowane są przez Douglasa i są już częściowo w służbie u Aljantów. Przemysłowe zachodnio-północne Niemcy spotykają się z nimi co noc.

Naturalnie samoloty amerykańskie zbudowane są z najlepszych materjałów - gdy Niemcy coraz bardziej posługiwać się muszą namiastkami,mają najlepsze instrumenty nawigacyjne i co najważniejsze latają na najlepszej benzynie 82 oktanowej.

Powoli ale nieubłaganie nadchodzi dzień przewagi Aljantów nad Niemcami w powietrzu.

Przysłowie powiada,że wolno mielą Boże młyny,ale na proch.

(Egyptian Mail)

TYPY LOTNICTWA NIEMIECKIEGO

Szczegółowe badania strąconych aparatów niemieckich i porównanie wyniku tych badań z informacjami z różnych źródeł,pozwalają na ustalenie jakościowego składu niemieckiego lotnictwa.

Z pośród wielkiej ilości typów eksperymentalnych Niemcy skonstruowali dotychczas 8 zasadniczych typów samolotów,a mianowicie:

1) BOMBOWIEC NURKOWY - t.zw.STUKA-przeważnie Junkers (Ju). Jest to jednopłat z silnikiem Juno 1000 HP. Uzbrojenie stanowią 2 k.m. i jedno działko,dwie bomby po 250 kg.,lub jedna bomba 500 kg. Szybkość maksymalna 384 km/godz.Pułap 7420 m. Ten typ maszyn Niemcy zastępują ostatnio częściowo typem Ju 88 o znacznie zwiększonej szybkości maksymalnej (517 km.) i ładunku użytecznym 2000 kg;

2) BOMBOWIEC DALEKODYSTANSOWY - Heinkel 111,przeznaczony do nalotów dziennych i nocnych,specjalnie na Anglię. Wyposażony jest w 2 silniki o mocy po 1050 HP,rozwija szybkość maksymalną 440 km/godz. (szybkość normalna - przeciętna - 377 km/godz). Uzbrojenie: 3 k.m., 8 bomb po 250 kg; promień działania 3450 km. (W użyciu jest jeszcze kilka innych typów);

3) SAMOLOT MYSLIWSKI - Messerschmitt (ME) 109 wzgl.110,wyposażony w dwa silniki po 1000 HP,szybkość maksymalna około 600 km/godz.;

4) SAMOLOT DLA WSPOŁPRACY Z ARMIA-Henschel 124,odpowiadający angielskiemu "Westland Lysander". Posiada 2 silniki po 870 HP i rozwija szybkość maksymalną 435 km/godz. Promień działania 4200 km. Uzbrojenie: 4 k.m. i jedno działko 20 m/m,600 kg.bomb;

5) SAMOLOT TRANSPORTOWY - Junkers (Ju) 52 i Ju 56. Są to typy stare, powolne,służą dla przewozu wojsk (mogą zabierać 14 - 20 ludzi);

6) SAMOLOT SZKOLNY - Bückner Jungmeister - jeden z wielu typów szkolnych,zaopatrzony w jeden silnik 160 HP. Szybkość maksymalna 314 km/godz., zasięg 500 km,pułap 6100 m;

7) SAMOLOT TRANSPORTOWY I WYWIADOWCZY - Arado (AR) 79 wzgl.95,odpowiadający angielskiemu "Svordfish" lecz nie tak udany,zaopatrzony w 2 silniki po 560 HP. Szybkość maksymalna na wysokości 1000 metrów 302 km/godz.,nad powierzchnią wody zaś 230 km/godz. Zasięg 1025 km,pułap 8000 m;

8) BOMBOWIEC ROZPOZNAWCZY - samolot służący do rozpoznania i bombardowania,Dornier (Do)18 K. Jest to bardzo powolnie latająca łódź. Nowy typ,Do 24,posiada 3 silniki po 700/900 HP,rozwija szybkość maksymalną 340 km/godz.,zasięg 3500 km,pułap 5700 m. Załoga składa się z 2 - 4 osób,ciężar łączny 20.000 kg.

Niemcy sprzedały ostatnio do Ameryki 14 drogocennych obrazów z "Kaiser Friedrich Museum" w Berlinie,w tym 3 płótna Rembrandta i 3 van Dyka,co dowodzi,że mimo tak głośno reklamowanych zdobyczy woj.Niemcom brakuje dewiz.

R O Ż N E

ORANIENBURG - SACHSENHAUSEN.

W odległości 25 kilometrów od Berlina - w miejscowiści Oranienburg - Sachsenhausen znajduje się jedno z najpotworniejszych miejsc kaźni na świecie. Niemiecki obóz koncentracyjny dla 12.000 ludzi.

W 70 barakach otoczonych wysokim murem i podwójną linją naelektryzowanego drutu,pod strażą karabinów maszynowych,ulokowanych na wysokich wieżyczkach strażnic,12.000 Polaków, Czechów,żydów i niemców - żyje licząc godziny - oddzielające ich od męczeńskiej śmierci.

Aresztanci noszą,jak w amerykańskich więzieniach,pasiaste chałaty. Na plecach wyszyte mają łaty różnych kolorów,które odróżniają ich według przyczyn dla,których zostali w obozie osadzeni. Czerwone łaty - noszą więźniowie polityczni,zielone - przestępcy zawodowi,czarne - dezerterzy z obozów pracy i"Arbeitsdienstu", czerwone - żółte - żydzi.

Obóz w Oranienburgu jest centralnem miejscem straceń w Rzeszy.

Niema nocy,żeby nie dokonano tam kilkudziesięciu egzykucyj.

Przy słupku koło starego tartaku - w środku obozu - kula w tył głowy - wystrzelona ręką gestapowca - zbiera.

Tam Hitler załatwia też swe porachunki - z własnymi żołnierzami i oficerami. Przywożą ich zawsze w nocy - wprost pod słupek.

Ciała zamordowanych palone są na miejscu w obozowym krematorjum.

Niedawno w Oranienburgu zastrzelono 36 Polaków. Jednego dnia na oczach wszystkich. Przed egzekucją znaczono im na czołach czerwonym ołówkiem krzyżyki.

Potwornością swą z Oranienburgiem - rywalizować może tylko Oświęcim - przeznaczony wyłącznie dla Polaków.

Niema komentarza - któryby mógł być napisany po suchem wymienieniu tych faktów.

POWODŹ WYNALAZKÓW

Potrzeba i wojna są matkami wynalazków. Bomby zapalające,których Hitler nie szczędzi w nalotach na W. Brytanię rozbudziły pomysłowość Anglików,którzy obecnie oblegają urząd patentowy,przynosząc coraz to nowe wynalazki do walki z tymi bombami.

Nie brak także ludzi,którzy wymyślili nowe sposoby unieszkodliwiania bomb zegarowych,a nawet wynalazców "niewidzialnego samolotu". Wiadomo, że propaganda niemiecka przechwala się od pewnego czasu posiadaniem takiego samolotu,który w dodatku ma być bezszmerny. Anglicy nie chcą pozostać w tyle. Kilka dni temu do urzędu patentowego zgłosił się pewien jegomość,twierdząc,że wynalazł niewidzialny samolot. Urzędnik zapytał go o szczegóły. Wynalazca,rozglądając się podejrzliwie dokoła,wyjął z kieszeni kawałek szkła. "Z tego materjału - powiedział - budować będziemy samoloty."

Jedną z bolączek każdego mężczyzny będzie niedługo sprawa golenia się bez żyletek,gdyż jak już pisaliśmy, wstrzymano wyrób ostrzy do golenia. W urzędzie patentowym mają jednak już szereg projektów aparatu do ostrzenia starych żyletek. Jeśli komu uda się wynaleźć naprawdę dobry aparat,niewątpliwie zrobi fortunę.

ANGLIK A NIEMIEC

Nie ustaje w prasie angielskiej polemika,wywołana znakomitymi pogadankami radiowemi sir Roberta Vansittarta,dyplomatycznego doradcy rządu brytyjskiego. Niezmiernie interesującym wykładem do tej sprawy mogłaby być opinia,którą niedawno wypowiedział w rozmowie prywatnej jeden z profesorów pewnego Uniwersytetu angielskiego.

Porównywał on charakter narodowy Niemiec i Anglików. Cechą znamienną życia zbiorowego Anglików - mówi - jest parlament i jest działanie zespołowe - Niemców zaś wojsko i państwo.

W zbiorowisku angielskim jednostce pozostawia się wiele swobody,ale wszystkie jednostki są równe i poddają się w jednakowym stopniu przepisom "gry", dbają o moralność zespołową. U Niemców widzimy zupełnie,świadome podporządkowanie jednostki,żelazną dyscyplinę,nieludzką sprawność organizacji.

Te cechy zbiorowiska oddziaływują na jednostki. Angielska zbiorowość podnosi poziom moralny jednostki,niemiecka zaś zabija w człowieku cechy ludzkie. W Anglikach tkwi bardzo głęboko purytanizm - z jego podkreślaniem znaczenia swobody i praw jednostki,i równoczesnem ograniczeniem nadmiernego indywidualizmu przez życie zbiorowe. Społeczność,oparta na równości i dobrowolnym podporządkowaniu się prawom całości,podnosi moralność jednostki. Niemcy,naodwrót,kształcą i hodują okrucieństwo i barbarzyństwo. Żaden naród w Europie z takim zamiłowaniem nie rozpisuje się o barbarzyńskim,dzikim okresie swego istnienia.

Siła dla Niemca mierzy się brutalnością.